Należność pocztowa opłacona ryczałtem.

Rok VIII. Warszawa, 15 maja 1927 r. Nr. 10

MASZYNISTA

ORGAN ZAWODOWEGO ZWIĄZKU MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH

PISMO ZAWODOWE
POŚWIĘCONE
SPRAWOM MASZYNISTÓW
i KOLEJNICTWU

Wychodzi 1-go i 15-go każdego miesiąca.
Cena numeru 25 gr. Członkowie związku otrzymują pismo bezpłatnie.
Rękopisów redakcja nie zwraca.
Anonimów nie uwzględnia się.
Ceny ogłoszeń wedle umowy.



REDAKCJA
i ADMINISTRACJA:
Warszawa, Chmielna 9 m. 9
Telefon Nr. 195-28.
Konto czekowe P.K.O. Nr. 3585.

Własne sprawy we własne bierzmy ręce!

PODEJRZANA REORGANIZACJA

Wiadomem było powszechnie, iż ciągu ostatnich miesięcy p. Minister Komunikacji inż. Romocki pracuje pilnie i z pośpiechem nad ostatecznem wyodrębnieniem przedsiębiorstwa kolejowego z całokształtu gospodarki państwowej i nad zorganizowaniem kolejnictwa na nowych zasadach. Prace te odbywały się w największej tajemnicy do tego stopnia, iż tylko nieliczni z pośród wyższych urzędników M. K. byli poinformowani o tem, w jakim kierunku prace te zdążają. W szczególności nie było wiadomem czy p. Minister przygotowuje rozporządzenie wykonawcze do istniejącego i obowiązującego formalnie dekretu P. Prezydenta Rzplitej z dnia 24 września 1926 r. Nr. D. U. R. P. Nr. 97 poz. 568 czy też zamierza stworzyć nowe zasady, na których przedsiębiorstwo kolejowe w przyszłości zorganizowane być winno.

Przed tygodniem przedostał się do wiadomości publicznej wypracowany już w szczegółach projekt rozporządzenia P. Prezydenta Rzeczypospolitej, o utworzeniu samoistnego przedsiębiorstwa Państwowego „Polskie Koleje Państwowe“ w treści swojej odmienny od obowiązującego Dekretu z 24 września 1926. Okazało się zatem, iż dla celów, które sobie nakreślił p. Minister Romocki wspomniany dekret nie wystarczał i że p. Minister postanowił zorganizować przedsiębiorstwo kolejowe na nowych zasadach.

Ponieważ zagadnienie organizacji kolejnictwa posiada dla pracowników kolejowych pierwszorzędne znaczenie, przeto jest naszym obowiązkiem podać treść projektu p. Ministra do wiadomości naszych czytelników i oświetlić go krytycznie z naszego stanowiska.

Projekt postanawia, iż dla eksploatacji kolei **Państwowych** tworzy się samoistne przedsiębiorstwo pod **firmą** „Polskie Koleje Państwowe“. Przedsiębiorstwo będzie posiadało **„odrębną“** osobowość prawną i będzie uważane za **kupca** w rozumieniu ustaw handlowych. Projekt zajmuje się jedynie określeniem podstawowych zasad organizacyjnych, pozostawiając określenie szczegółów osobnemu statutowi, który ma być ustalony przez Radę Ministrów. Przedsiębiorstwo ma być prowadzone według zasad handlowych jednakże z uwzględnieniem interesów i potrzeb ogólnopaństwowych.

Państwo przekazuje **przedsiębiorstwu** prawo eksploatacji i zarządu oraz **użytkowanie** całego majątku kolejowego w zasadzie na czas nieokreślony. Czas ten może być jednak oznaczony **umową między Państwem a przedsiębiorstwem.**

Wszystkie aktywa i wszystkie pasywa, wynikające z dotychczasowej gospodarki kolejami państwowemi jak niemniej i istniejące w chwili przejęcia kolei przez przedsiębiorstwo obciążenie majątku, przeznaczonego do użytku kolei Państwowych przejmuje na siebie przedsiębiorstwo. Z chwilą ustania prawa użytkowania, przyznanego przedsiębiorstwu, za istniejące w tej chwili zobowiązania, odpowiadał będzie z majątku kolei **„ten kto go przejmie od przedsiębiorstwa“**. Oprócz normalnych uprawnień wynikających z prawa **„użytkowania“**, przedsiębiorstwo ma posiadać ponadto prawo zbywania nieruchomości za aprobatą Ministra Komunikacji o ile wartość zbywanego objektu nie przekracza 100.000 złotych.

Przedsiębiorstwo ma prawo budować z własnych funduszów lub z dotacyj Skarbowych, nowe linje kolejowe przyczem przedsiębiorstwu przysługiwać ma prawo pierwszeństwa do koncesyj na budowanie nowych linij przed wszystkimi zgłaszającymi się. **Państwo** ze swej strony może zlecić przedsiębiorstwu budowanie nowych linij, **przedsiębiorstwo** jednak nie ma obowiązku usłuchać bezwarunkowo lecz może zażądać dotacyj, odszkodowania lub gwarancyj.

Wszelkie nowowybudowane linje stają się własnością **państwa** z chwilą gdy ustanie prawo użytkowania, przyznane przedsiębiorstwu. Warunki przejścia tej własności określone będą **umowami** pomiędzy **państwem i przedsiębiorstwem.**

Także koleje prywatne, zarządzane przez **państwo** mogą być oddane w zarząd **przedsiębiorstwu.**

Przedsiębiorstwo uzyskuje zwolnienie od wszelkich podatków a wydatki swoje pokrywać ma z własnych dochodów. Taryfy przewozowe powinny być ustalane tak, aby wystarczały na pokrycie wydatków eksploatacyjnych, renowację i amortyzację budowli i urządzeń, oprocentowanie i amortyzację pożyczek oraz na odpisywanie kosztów nowych urządzeń, **przechodzących po upływie terminu użytkowania bezpłatnie w całości lub częściowo na rzecz Państwa.**

Gdyby mimo tak wytyczonej polityki taryfowej przedsiębiorstwo wykazało deficyt, to **Państwo** będzie obowiązane pokryć niedobór z własnych funduszów.

Świadczenia przedsiębiorstwa na cele obrony kraju ustalone będą przez rozporządzenie właściwych Ministrów. Toż samo stosuje się do ulg taryfy osobowej dla funkcjonarjuszy państwowych, z tem zastrzeżeniem, że ulgi te nie mogą bez zgody przedsiębiorstwa przekraczać miary, obowiązującej w chwili przejmowania kolei przez przedsiębiorstwo.

Pozatem wszystkie świadczenia przedsiębiorstwa na rzecz instytucyj i organów państwowych winny być opłacane a ulgi przyznawane być mogą

jedynie w granicach opłacalności przedsiębiorstwa.

Jeżeli zamknięcia rachunkowe wykażą nadwyżkę przychodów nad wydatkami — nadwyżka ta będzie **podzielona** (art. 197 „Sposób podziału nadwyżki i t. d.). Pomiędzy kogo i w jaki sposób podział ów nastąpi — nie wiadomo, gdyż rozporządzenie odsyła uregulowanie tej kwestji do wspomnianego wyżej statutu.

Organami przedsiębiorstwa mają być według projektu: 1) Rada Główna, 2) Zarząd i 3) Komisja Rewizyjna.

Rada Główna składa się z Prezesa i conajmniej 8-miu a co najwyżej 12-tu członków. Definitywne ustalenie ilości członków Rady pozostawione jest statutowi. W razie gdyby przedsiębiorstwo uzyskało długoterminową pożyczkę przedstawiciele wierzycieli mogą uzyskać miejsce w Radzie Głównej. W tym wypadku liczba członków tej Rady może być powiększona do 16-tu.

Prezesa Rady mianuje Prezydent Rzplitej na wniosek Ministra Komunikacji. Także i pierwszy skład Rady mianuje Prezydent. Po dokonaniu tych pierwszych nominacyj Rada mianuje się sama albowiem na ustępujące miejsca Prezydent mianować może tylko osoby przedstawione przez Radę. Członkowie Rady piastują mandaty przez lat 4. Co roku ustępuje 4-ta część, początkowo drogą losowania, później według starszeństwa powołania.

Rada ta jest **zwierzchnią władzą** przedsiębiorstwa i ma zakreślone szerokie kompetencje, krępowane w nielicznych tylko wypadkach koniecznością uzyskania zatwierdzenia ze strony Rady Ministrów lub poszczególnych Ministrów resortowych. Jest ona organem wyposażonym w prawo przysługujące zresztą tylko sądom lub urzędom państwowym, skoro uchwały jej mogą być nawet **„prawomocne"** (Art. 27).

Bezpośredni zarząd przedsiębiorstwa spoczywa w rękach Zarządu, składającego się z Generalnego Dyrektora oraz jednego lub kilku Dyrektorów zarządzających, których mianuje i odwołuje Rada, a zatwierdza Minister Komunikacji. Dyrektorowie Zarządzający **podlegają** Generalnemu Dyrektorowi, co w rozumieniu projektu nie wyklucza możliwości **kolektywnych** uchwał Zarządu. (Art. 26 ust. 3). Generalny Dyrektor jest przełożonym wszystkich pracowników przedsiębiorstwa i załatwia wszystkie sprawy nie wyłączone wyraźnie z pod swojej kompetencji.

O Komisji Rewizyjnej, jej składzie, prawach i obowiązkach—projekt (widocznie przez zapomnienie) nic nie mówi.

Stosunki służbowe pracowników, normy wynagrodzenia, uprawnienia emerytalne oraz ubezpieczenie od nieszczęśliwych wypadków ustalone będą **Rozporządzeniami Rady Ministrów**, przyczem odnośnie do uposażeń obowiązuje ograniczenie, iż wynagrodzenie to nie może bez specjalnych upoważnień **ustawowych** być niższem od pobieranego w chwili wejścia w życie projektowanego rozporządzenia, odnośnie zaś do uprawnień emerytalnych nie może być naruszoną zasada nieukrócania praw nabytych.

Do czasu wejścia w życie tych rozporządzeń zachowują moc obowiązującą dotychczasowe przepisy.

Projekt gwarantuje ponadto dalsze stosowanie w przedsiębiorstwie ustawowych przepisów dotyczących **świadczeń socjalnych i ustawodawstwa robotniczego.**

Urzędnicy państwowi w służbie kolejowej tudzież pracownicy kolejowi przechodzą automatycznie do służby w przedsiębiorstwie. Każdy z zainteresowanych może jednak odmówić swojej zgody i zgłosić w ciągu 2 miesięcy swoje wystąpienie, w którym to wypadku zwolniony będzie ze służby z zachowaniem praw nabytych.

Organom państwowym przysługują w stosunku do przedsiębiorstwa pewne uprawnienia. W szczególności do Ministra Komunikacji należą sprawy, wynikające ze stosunku do Prezydenta Rzplitej oraz ciał ustawodawczych, projektów ustaw i rozporządzeń, umów międzynarodowych, a co najważniejsze, przysługuje mu prawo ustalania w porozumieniu z zainteresowanymi ministrami **ogólnych przepisów taryfowych, taryf i ulg taryfowych**, tudzież wydawania zarządzeń w przedmiotach, dotyczących obrony kraju (Art. 14). Pozatem bądź to Radzie Ministrom, bądź też poszczególnym Ministrom, bądź też Najwyższej Izbie Kontroli, przysługuje jeszcze szereg uprawnień, wymienionych w poszczególnych artykułach projektu.

Wszystkie te uprawnienia są jednak najzupełniej bezwartościowe, gdyż w myśl art. 37 **„dla rozstrzygnięcia wszelkich sporów pomiędzy państwem i przedsiębiorstwem z tytułu wykonywania postanowień niniejszego rozporządzenia oraz zawieranych na jego podstawie umów, powołany zostaje specjalny sąd rozjemczy"** złożony z dwu sędziów, wskazanych przez Ministra Komunikacji, dwu mianowanych przez przedsiębiorstwo oraz z przewodniczącego, obranego wspólnie. O ile zatem przedsiębiorstwo nie zgodzi się na decyzje organów rządowych, choćby powzięte w granicach przyznanych tym organom kompetencyj — zawsze będzie mogło odwołać się do tego sądu, który w tych warunkach staje się jedynym czynnikiem, mogącym cośkolwiek przedsiębiorstwu narzucić.

Wreszcie podstawowy artykuł 38 rozporządzenia, stanowiący klucz całej sytuacji i wyjaśnienie wszystkich postanowień projektu: **Przedsiębiorstwo może być przekształcone na osobną spółkę.** — a to na podstawie osobnych przepisów, mających moc ustawową.

Zastanowiwszy się nad streszczonym powyżej projektem z bezwzględnym spokojem i bez uprzedzeń dochodzimy do wniosku, iż mamy do czynienia albo z elaboratem pełnym wewnętrznych sprzeczności i opartym na zasadniczo błędnej konstrukcji prawniczej albo też z dokumentem, który ma służyć do zamydlenia oczu społeczeństwu i do ukrycia istotnych zamiarów autorów czy też inspiratorów tego projektu.

Przypuśćmy na chwilę, że autorowie działali szczerze, że nie popełnili przy pisaniu projektu żadnej reservatio mentalis i że nie chcieli nikogo wprowadzić w błąd co do istotnych swoich zamiarów. Z tego założenia wychodząc musimy uznać projekt za niebywały dziwoląg.

Powstaje przedewszystkiem pytanie do kogo należy przedsiębiorstwo, czyim celom gospodarczym ma służyć, w czyim interesie ma prowadzić swoją działalność?

Czytamy napis: „Rozporządzenie i t. d... o utworzeniu samoistnego przedsiębiorstwa „Polskie Koleje **Państwowe"**. Art. 1. „...tworzy się samoistne przedsiębiorstwo **państwowe"**. Zatem przedsiębiorstwo należy do Państwa. Od tej konkluzji nie powinna nas odwodzić okoliczność, że przedsiębiorstwo posiada samoistność i odrębną osobowość prawną. „Osoba prawna" jest bowiem tylko skrótem, jest pojęciem pomocniczem, pozwalającem na myślowe zgrupowanie pewnego kompleksu praw i obowiązków w jedną całość i oddzielenie tegoż kompleksu od wszystkiego co jest po za nim. Zatem wielka „osoba prawna" t. j. Państwo wydzieliła część swojej substancji aby z niej utworzyć mniejszą, samoistną „osobę prawną" — przedsiębiorstwo „Polskie Koleje Państwowe". Właścicielem tego przedsiębiorstwa jednak jest i pozostaje Państwo, dla którego celów i interesów przedsiębiorstwo to pracować winno i pracować będzie. Utwierdza nas w tem mniemaniu okoliczność, iż Państwo w razie potrzeby będzie pokrywało niedobory swojego przedsiębiorstwa.

Ale już lektura n. p. art. 4-tego przekonywuje nas, iż jesteśmy w błędzie. Artykuł ten odróżnia ostro i przeciwstawia wyraźnie z jednej strony Państwo z drugiej strony przedsiębiorstwo. Rozróżnienie to powtarza się w licznych warjantach w dalszej treści projektu i jest przeprowadzone tak konsenkwentnie, że możliwe są umowy pomiędzy przedsiębiorstwem z jednej strony a Państwem z drugiej strony i że przewiduje się między państwem a przedsiębiorstwem nawet spory, dla rozstrzygania których powołany jest specjalny sąd rozjemczy. Przedsiębiorstwo to nie jest zatem własnością państwa, gdyż nikt sam z sobą ani umów nie zawiera, ani sporów nie toczy. Jest to stwór istotnie samoistny, od Państwa niezależny a — co najciekawsze — w stosunku do tegoż Państwa równorzędny i nie podlegający ani władzy państwowej ani nawet państwowym prawom,

skoro kwestje sporne rozstrzyga nie niezawisły Sąd Państwowy według obowiązujących ustaw ale specjalny sąd rozjemczy według własnego kaprysu.

Do kogoż zatem należy ten dziwny stwór? Jedna jest tylko na to odpowiedź: Do samego siebie. Cóż to za dziwoląg? Zakład, fundacja w rozumieniu prawniczem? Zweckvermögen? Majątek bez właściciela przeznaczony dla przeprowadzenia pewnych określonych zadań?... I ta koncepcja się chwieje. Przedsiębiorstwo nie jest właścicielem wszystkich tych przedmiotów ruchomych i nieruchomych przy pomocy których gospodaruje. Jest tylko użytkowcą. Przedsiębiorstwo nie musi mieć nawet trwałego istnienia. Projekt wyraźnie dozwala na umowne ograniczenie czasu trwania tegoż użytkowania. A zatem cel ostateczny, ratio essendi tego przedsiębiorstwa nie istnieje, a przynajmniej z projektu nie jest widoczny. Dla kogo, czy dla czego ma to przedsiębiorstwo, ta „osoba prawna" pozbawiona zupełnie oparcia o jednostki ludzkie i nie posiadająca określonych wyraźnie celów — dążyć do zysków handlowych, być kupcem?... Na wszystkie te pytania nie znajdujemy odpowiedzi w projekcie. Podstawowe zagadnienie zawisło w powietrzu stwarzając z owego przedsiębiorstwa — dziwoląg.

Wychodząc ciągle z założenia, iż mamy do czynienia z projektem uczciwym — starajmy się o wyświetlenie tej zagadki poddając ją analizie z punktu widzenia celowości praktycznej.

Koleje są przedsiębiorstwem w rozumieniu **ekonomiki**, koleje powinny być prowadzone po kupiecku. Należy zatem jaknajprędzej nadać kolejom także i **prawna** formę przedsiębiorstwa. Na to zgadzają się wszyscy. Aby jednak koleje były przedsiębiorstwem i kupcem nie tylko na papierze—nie wystarczy zadekretować taką zmianę w słowach ustawy czy rozporządzenia. Trzeba ponadto stworzyć takie warunki, aby owe koleje kupcem rzeczywiście być mogły, aby miały swobodę stosowania metod kupieckich, aby miały gwarancję, że ich kupieckość nie będzie krępowana przez wpływ takich czynników, które mogłyby przez swoje wymagania wypaczyć i postawić pod znakiem zapytania handlowość metod przedsiębiorstwa. Słowem: trzeba uniezależnić przedsiębiorstwo od zmiennych konjuktur politycznych i dać mu gwarancję, iż nikt nie naruszy jego podstawowego charakteru. Przedsiębiorstwo winno zatem zyskać niezależność od **Rządu**, który powołany konstytucyjnie do zarządzania całokształtem spraw państwowych winien w interesie państwa zrzec się swojej wszechwładzy w stosunku do kolei i zostawić im zagwarantowaną należycie swobodę działania.

Nie jest wykluczonem, iż takie cele mając na myśli i pragnąc przedsiębiorstwo uniezależnić od Rządu autorowie projektu posunęli się za daleko i uniezależnili je nietylko od Rządu ale i od **Państwa.**

Nie trudno przekonać się na przykładzie samego projektu jak bardzo niedorzecznym jest taki pomysł. Wyrosło na gruncie tego projektu państwo w państwie, stwór i dziwoląg wyposażony w suwerenność i niezależny od nikogo, prócz własnej woli i wyroku sądu w którym zasiadają jego reprezentanci na równych prawach nie z reprezentantami Rządu ale z reprezentantami Państwa, tego Państwa, które w myśl zasad suwerenności na swojem terytorjum non recognoscit superiorem. Oto stoimy przed dziwowiskiem niezwykłem. Państwo oddało olbrzymi majątek w ręce 8 czy 12 ludzi, oddało za darmo, bez wynagrodzenia, bez jakichkolwiek gwaracyj, przyjmując nadto na siebie ciężar pokrywania niedoborów wyrodka. Na rzecz niewdzięcznika wyzbyło się na czas nieokreślony wpływu na swoją własność, sromotnie zrezygnowało ze swojej suwerenności, zezwoliło na stworzenie instancji, która decyduje ostatecznie i może Państwu narzucać swoje decyzje, pogwałciło majestat prawa, usunęło niezawisłe sądy, konstytucyjny organ narodu? Dlaczego, poco i na co to wszystko?... W imię jakich niezbadanych i niezgłębionych celów?

Powstaje następnie pytanie czy Rząd (nie państwo) ma prawo uczynić to, do czego usiłuje namówić go p. minister Romocki? I na to pytanie odpowiedź musi wypaść negatywnie albowiem projekt jest wyraźnie sprzeczny z konstytucją (zaznaczył to słusznie poseł Dr. Lieberman w artykule p.t. „Blaga komercjalizacji a konstytucja", zamieszczonym w „Robotniku").

Projekt sprzeciwia się postanowieniom art. 3 i 44 ustawy konstytucyjnej (w brzmieniu noweli z dnia 2 sierpnia 1926 r. Dz. U. R. P. Nr. 78 poz. 442), usiłuje bowiem oddać użytkowanie kolei a zatem obciążyć nieruchomy majątek państwowy na rzecz przedsiębiorstwa, fałszywie zwanego państwowem, istotnie zaś od państwa niezależnego. Nieruchomy majątek państwowy, o ile wartość objektu przekracza 100.000 zł. (t. zw. ustawa o pełnomocnictwach)) nie może być obciążony inaczej, jak w drodze ustawy. Rządowi nie wolno zatem majątku kolejowego obciążyć prawem użytkowania. Zwracamy przytem uwagę, iż w myśl poprzednich wywodów, projekt nie ogranicza się do wydzielania pewnej części majątku państwowego w odrebny kompleks, ale oddaje użytkowanie majątku w ręce osoby trzeciej, którą wobec Państwa jest dziwolągowate przedsiębiorstwo.

Gdyby nawet uznać, iż samo oddanie użytkowania nie jest obciążeniem nieruchomego majątku państwowego, pozostaje zawsze sprzeczny z konstytucją art. 7 projektu. Artykuł ten zezwala przedsiębiorstwu zbywać drogą sprzedaży lub zamiany, poszczególne objekty nieruchomego majątku kolejowego, o ile ich wartość nie przekracza 100.000 zł. Normalnie zbycie takie nastąpić może jedynie drogą ustawy. Jednakże ustawa o pełnomocnictwach (Dz. Ustaw Nr. 78 z r. 1926 poz. 443) zezwoliła na zbywanie takich objektów Prezydentowi Rzeczypospolitej, uprawniając go w tym celu do wydawania rozporządzeń z mocą ustawy. Ustawa ta jednak nie zezwoliła Prezydentowi przenosić prawa tego na kogokolwiek. Przeciwnie, interpretacja artykułu 44 konstytucji w brzmieniu znowelizowanem, ściślej zaś, interpretacja ostatnich 2 ustępów tego artykułu nie pozostawia żadnych wątpliwości, że do zbycia takich objektów dla ważności aktu niezbędnem jest każdorazowo i dla każdego wypadku z osobna Rozporządzenie Prezydenta z kontrasygnatą Prezesa Rady Ministrów i wszystkich ministrów. Nie wolno zatem przenosić tego prawa na Radę główną przedsiębiorstwa i na Ministra Komunikacji.

Ocena wartości omawianego projektu wypadła zatem fatalnie. Zbytecznem jest chyba dodawać, iż usiłowaliśmy tutaj wykazać tylko zasadnicze błędy konstrukcyjne, pomijając rozsiane gęsto błędziki drobniejszego znaczenia...

Wszystko to pisaliśmy, przyjmując za prawdę, iż autorowie działali szczerze, niczego nie zamierzając ukryć i niczego przemycić. Braknie nam jednak wiary w to, aby tak było istotnie. Skłonni jesteśmy natomiast sądzić, iż autorom chodziło nie o racjonalne zorganizowanie przedsiębiorstwa **państwowego,** lecz o co innego.

Wskazówkę nastręcza art. 38. Artykuł ten, — który autorom „wyrwał się" zapewne mimowoli, gdyż w treści projektu jest najzupełniej zbyteczny — postanawia, iż „przedsiębiorstwo może być przekształcone w osobną spółkę". Podążając za tą wskazówką, zamieńmy w tekście projektu słowo „przedsiębiorstwo" na „spółka akcyjna". Będziemy mieli gotową i wykończoną w szczegółach umowę z prywatnymi kapitalistami i to umowę zawartą na warunkach bankruta. Mimowoli nasuwa się przypuszczenie, że właśnie o to chodziło p. Ministrowi Romockiemu. Gdyby projekt ten zyskał sankcję i stał się prawem obowiązującem, nie trzeba nic więcej, jak zorganizować jakąś „Société fermiere" — spółkę dzierżawczą, czy „użytkowa", jakiś nowy Skarboferm, który na warunkach skandalicznych będzie żerował na majątku kolejowym. Co nowego mogliby wymyśleć kapitaliści, gdyby zechcieli wydzierżawić koleje, jakich więcej gwarancji mogliby się domagać, w jaki jeszcze doskonalszy sposób mogliby się uniezależnić od Państwa? W świetle tego przypuszczenia, wykazane poprzednio niekonsekwencje przestają być

niekonsekwencjami, projekt staje się logicznym, skonstruowanym poprawnie i ze znajomością rzeczy. Ale staje się równocześnie skandalicznym. Oto Minister Rzeczypospolitej usiłuje pozbawić Państwo jego własności, na rzecz prywatnego kapitału... Usiłuje to uczynić bez widocznego powodu, na warunkach poniżających i upokarzających, jakgdyby Państwo miało nóż na gardle i zbankrutowało już ostatecznie. W dodatku zaś, zamiast wystąpić jawnie i otwarcie ze swoimi zamiarami, ukrywa je troskliwie i usiłuje zakryć przed społeczeństwem istotne pobudki swego postępowania. Z ideą oddania kolei w ręce kapitału prywatnego można się godzić, lub nie godzić, ale z takiemi metodami postępowania pogodzić się nie sposób.

Nie pogodzą się z tą myślą przedewszystkiem pracownicy kolejowi. Projekt nie zmienia wprawdzie napozór niczego z dotychczasowego stanu rzeczy, wytworzonego Rozporządzeniem Prezydenta z dnia 24 września 1924. I w tamtem rozporządzeniu i w tym projekcie, kompetencje w sprawie pragmatyki, uposażenia, emerytury i ubezpieczeń od nieszczęśliwych wypadków, przyznane zostały Radzie Ministrów. Istnieją również gwarancje, iż uposażenie nie może być bez specjalnych uprawnień ustawowych niższe od pobieranego w chwili zmiany ustroju kolejnictwa, a przepisy emerytalne muszą się liczyć z zasadą nienaruszalności praw nabytych.

Wszystko to są jednak tylko pozory. Gwarancje te bowiem stają się bezwartościowe wobec tego, iż przedsiębiorstwo pomysłu p. ministra Romockiego, może je sabotować, odwoływaniem się do sądu rozjemczego. Nie sądzimy, wprawdzie, aby w zmiennych warunkach i wśród ciągłej fluktuacji stosunków, prawa pracownicze dały się zagwarantować jakąkolwiek klauzulą słowną i jesteśmy zdania, iż gwarancja taka płynąć może tylko z własnej siły pracowników... Takie jednak bezwzgledne i bezwarunkowe wydanie kolejarzy na łup prywatnego kapitału, czy też na łup żądnych tłustych posad pasorzytów, pragnących z kolei państwowych zrobić sobie prywatny folwark, nie może nastąpić bez uprzedniego złamania zdecydowanego oporu pracowników. Pan minister powinien sobie uświadomić, iż tutaj bez walki się nie obejdzie.

A walczyć przyjdzie nie tylko z kolejarzami, lecz z całem społeczeństwem, przynajmniej zaś, z tą jego częścią, która, z społecznego majątku nie będzie ciągnęła zysków do prywatnej kieszeni.

Sądzimy, że p. Romocki tę walkę przegra, a projekt znajdzie się tam, dokąd się kwalifikuje, t. j.... w koszu.

Z WYTWÓRNI PROJEKTÓW

Projekt Rozporządzenia Rady Ministrów o uposażeniu etatowych pracowników kolejowych.

Ze sprawozdań, zamieszczanych w „Maszyniście" wiadomo naszym czytelnikom, że stosownie do zapowiedzi p. Ministra Romockiego w maju mają być ukończone wszystkie prace przygotowawcze, niezbędne do zorganizowania kolejnictwa na nowych zasadach.

Do takich prac należy między innemi i przygotowanie nowych przepisów uposażeniowych dla pracowników kolejowych.

Dotąd pracownicy kolejowi pobierają swoje uposażenie według zasad ustawy z dnia 9 października 1923 r. a więc na równi z innymi pracownikami państwowymi. Jednakże Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1926 r. o utworzeniu przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" przewidziało w Art. 27, że pracownicy tegoż przedsiębiorstwa otrzymają odrębne przepisy uposażeniowe, ustalone przez Rozporządzenie Rady Ministrów.

Także i nowy projekt organizacji kolejnictwa, który omawiamy wyczerpująco na innem miejscu niniejszego numeru „Maszynisty" przewiduje odrębne normy uposażeniowe dla kolejarzy oddając prawo ustalania tych norm również w ręce Rady Ministrów.

Wreszcie rezolucja, uchwalona przez Sejm z okazji trzeciego czytania budżetu wzywa Rząd aby przystępując do poprawy płac pracowników państwowych uwzględnił specjalnie kolejarzy i pocztowców a to przez korzystniejsze zaszeregowanie.

Rozporządzenie p. Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września zostało wydane zgodnie z ustawą o pełnomocnictwach i ogłoszone w Dzienniku Ustaw. Jest zatem **obowiązującem prawem.** Wynika z tego, iż już w chwili obecnej, Rada Ministrów, jeśli zechce, będzie mogła wydać nowe normy uposażeniowe, dotyczące tylko kolejarzy. Rezolucja sejmowa, choć z natury swojej ma jedynie charakter nieobowiązującego zalecenia — może skłonić Radę Ministrów do udzielenia przy tej sposobności kolejarzom stosownych podwyżek.

Tak się ta sprawa przedstawia w teorji. W praktyce napotykamy nieco więcej trudności. Przedewszystkiem ustalony już definitywnie budżet na rok 1927/8. W budżecie tym uposażenie pracowników państwowych a więc i kolejarzy preliminowane jest według wysokości obowiązującej obecnie. Każda podwyżka zmienia charakter budżetu i stawia pod znakiem zapytania jego równowagę. Rząd mimo to obiecuje podwyżkę uposażeń—jednak uzależnia ją od nadwyżki, dochodów ponad sumy preliminowane w budżecie. W jaki sposób Rząd zamierza uporać się z trudnościami wynikającymi z **formalnego** skrępowania ustawą skarbową — dotąd niewiadomo.

Koleje, jako takie, dysponują pewną rezerwą kasową. Jaka jest wielkość tej rezerwy nie można ustalić w sposób autentyczny. W każdym razie koleje mogłyby bez naruszenia czystego zysku, przewidzianego w budżecie podwyższyć w pewnym stopniu uposażenie swoich pracowników. Na przeszkodzie stoi kwestja natury politycznej mianowicie niechęć Rządu do uwzględniania jednej tylko grupy pracowników państwowych Trudności te mogłyby być w pewnym stopniu usunięte, gdyby nastąpiło faktyczne a nie tylko teoretyczne wyodrębnienie kolejnictwa z całokształtu gospodarki państwowej.

Zapowiedzi p. ministra komunikacji zdają się wskazywać na to, iż właśnie w tym kierunku zmierzają prace M. K. Jak wiadomo p. Minister zapowiedział na koniec maja podwyżkę uposażeń kolejarzy, uzależniając ją zresztą od przeprowadzenia sprawy wyodrębnienia. W jakiem stadjum znajduje się ta ostatnia sprawa, mogą się czytelnicy przekonać z artykułu p. t. „Podejrzana reorganizacja" zamieszczonego w niniejszym numerze „Maszynisty". Projekt opracowany przez p. ministra Romockiego nie ma, zdaniem naszem, poważnych widoków na zrealizowanie. W związku z tem także i sprawa odrębnych norm uposażeniowych dla kolejarzy postawiona została pod znakiem zapytania.

W ostatnich dniach otrzymaliśmy projekt Rozporządzenia Rady Ministrów o uposażeniu etatowych pracowników kolejowych. Ponieważ projekt ten dostał się do rąk naszych drogą nie całkiem prostą — nie umiemy powiedzieć nic pewnego o jego znaczeniu. Nie wiemy w szczególności, czy jest to projekt oficjalny Ministerstwa Komunikacji, czy posiadany przez nas egzemplarz jest ostatnią redakcją projektu, nie wiemy czy p. Minister zamierza z projektem tym udać się na Radę Ministrów. Wreszcie, co najważniejsze, nie wiemy czy projekt ten będzie rozważany niezależnie od całokształtu zagadnień organizacyjnych czy też jest organicznie związany z innymi projektami, odnoszącymi się do sprawy wyodrębnienia kolejnictwa.

Pewnem jest tylko jedno: Projekt pochodzi z M. K.; już przez to samo zasługuje na uwagę jako wyraz tendencyj i zamierzeń, panujących wśród czynników decydujących. Dlatego też postaramy się streścić ten projekt dla użytku naszych czytelników **zwracając im jednak z naciskiem uwagę, iż mają do czynienia tylko z projektem o nieznanym autorytecie, że oficjalnie o projekcie tym nic nam nie wiadomo,**

że zatem nie należy się z postanowień tego projektu ani cieszyć ani smucić — gdyż wszystko to jest jeszcze przedwczesne. Z tem zastrzeżeniem podajemy poniżej krótkie jego streszczenie.

Projekt chce oprzeć swą moc prawną na Art. 27 obowiązującego Rozp. Prezydenta Rzplitej z dnia 24 września 1926, co by wskazywało na zamiar załatwienia tej sprawy niezależnie od losów nowego projektu organizacyjnego.

Normuje on uposażenie etatowych pracowników kolejowych, urzędników i niższych funkcjonarjuszy Ministerstwa Komunikacji, którzy zaliczeni będą w poczet etatowych pracowników kolejowych tudzież tych pracowników kolejowych, którzy w ścisłem słowa tego znaczeniu etatowymi nie są, ale posiadają uprawnienia pracowników etatowych przyznane sobie ad personam i do wymarcia (etatowi warsztatowcy w całej Polsce i etatowi drogowcy w Kongresówce). Projekt dzieli tych pracowników na 14 stopni służbowych, przyczem 1-szy stopień jest najniższy, a 14-ty najwyższy. W ramach tych 14-tu stopni rozmieszcza projekt pracowników kolejowych, zaszeregowanych dotąd w 10-ciu grupach uposażenia t. j. w grupach od XIV do V włącznie. W każdym stopniu służbowym projekt ustanawia po 9 szczebli (od „a" do „i") Tabela uposażeń określona jest nie w punktach lecz w złotych. W stopniu 1-szym, najniższym szczebel „a" wykazuje 150 zł., każdy szczebel następny wykazuje 5 złotych nadwyżki, tak, iż najwyższy szczebel „i" posiada 190 zł. W stopniu 2-gim uposażenie rozpoczyna się w szczeblu „a" od 165 złotych i dochodzi w progresji po 5 złotych do zł. 213. Stopień 3-ci od 180 zł. progresja po 6 zł. do 228. Stopień 4-ty od zł. 200 w progresji po 7 zł. do zł. 256. W stopniu 5-tym od zł. 230 w progresji po 8 zł. do zł. 294. Stopień 6-ty od zł. 260 w progresji po 10 zł. do 340 zł. W stopniu 7-mym od zł. 300 w progresji po zł. 12 do 396 zł. W stopniu 8-mym od zł. 360 w progresji po zł. 15 do zł. 480. Stopień 9-ty od zł. 430 w progresji po 19 zł. do zł. 582. Stopień 10-ty od zł. 520 progresja po zł. 24 do 712 złotych. Stopień 11-ty od zł. 620 w progresji po zł. 30 do zł. 860. Stopień 12-ty od zł. 725 progresja po zł. 38 do zł. 1029. Stopień 13-ty od zł. 850 progresja po zł. 48 do zł. 1234. Wreszcie w stopniu 14-tym od zł. 1000 w progresji po zł. 60 do 1480 zł.

Na czas trwania wyjątkowych warunków ekonomicznych przyznaje projekt dodatek rodzinny w następującej wysokości: na żonę zł. 22 (według obecnej ustawy 44 punkty = zł. 18,92), na każde dziecko poniżej lat 6-ciu 16 złotych, na dzieci powyżej lat 6-ciu — 22 zł. Warunki przyznawania dodatku rodzinnego mniej więcej te same co obecnie (ograniczenie do 5-ciu członków i t. d.) z tą różnicą, iż za dzieci nie uczęszczające do szkoły dodatek ma przysługiwać nie do lat 18-tu lecz do lat 16-tu.

Min. Komunikacji w porozumieniu z Min. Skarbu może przyznawać dodatki kresowe i dodatki dla Gdańska. O dodatku stołecznym projekt nie wspomina.

Projekt umożliwia Ministrowi Komunikacji przyznawanie pracownikom dodatkowych świadczeń jak np. należności za delegacje, podróże służbowe i przeniesienia, pomoc lekarska, dodatek za służbę w porze nocnej a nadto wynagrodzenia premjowe i specjalne wynagrodzenia pieniężne. **Wśród tych dodatków i świadczeń niema wymienionego godzinowego i kilometrowego**, nie wiadomo czy celowo czy przez zapomnienie czy też dlatego, iż autorowie projektu traktują owe dodatki jako wynagrodzenie za podróże służbowe, wymienione w art. 10.

Dodatek na kształcenie dzieci w szkołach prywatnych projekt utrzymuje w takiej wysokości i na taki czas na jaki przyznawany jest i będzie w przyszłości dla reszty pracowników państwowych. Również i t. zw. kwartał pośmiertny został utrzymany na dotychczasowych warunkach.

Ze stopnia niższego posuwa się pracownik do stopnia bezpośrednio wyższego drogą awansu t. j. przez mianowanie, zależnie od uznania władzy Ze szczebla do szczebla posunięcie następuje automatycznie co **2 lata.** Specjalna tabela określa do jakiego szczebla wyższej grupy trafia pracownik w razie awansu, przyczem przewidziane jest w niektórych wypadkach przyznanie pewnej ilości półroczy do następnego posunięcia w szczeblu.

Zaszeregowanie poszczególnych stanowisk do stopnia uposażenia pomyślane jest w ten sposób, iż każde stanowisko zasadniczo trafia do takiego stopnia, który pod względem uposażenia odpowiada dotychczasowemu zaszeregowaniu do grup z tem jednak, iż nowe uposażenie jest zazwyczaj o kilkadziesiąt złotych wyższe do dotychczasowego. Od tej zasady istnieją nieliczne tylko wyjątki jeśli chodzi o pracowników dotychczasowych grup XIV do IX, którzy trafiają do stopni od 1-go do 6-go. Liczne natomiast wyjątki zwłaszcza na korzyść pracowników na stanowiskach kierowniczych zauważyć się dają, u zaszeregowanych dotąd do grup VIII, VII, VI i V. Nie sposób przedrukować na tem miejscu całej tabeli zaszeregowania, podajemy zatem tylko zaszeregowanie służby parowozowej oraz dla orjentacji kilka przykładów z innych rodzajów służby I tak:

pomocnik maszynisty II-giej klasy trafia do stopnia 4-tego razem z asystentem, kancelistą II klasy, kierownikiem partji II kl. w warsztatach, starszym zwrotniczym i t. d. Dotychczasowe uposażenie w grupie XI-tej szczebel „a" wynosiło według mnożnej 43 z dodatkiem 10 proc. bez innych dodatków 156 zł. 09 gr. Według projektu wynosiłoby w szczeblu „a" stopnia 4-go 200 zł.

pom. masz. I-szej klasy trafia do stopnia 5-tego znajdując się tam w towarzystwie starszego asystenta, zawiadowcy stacji 5-ej klasy, kierownika pociągu II klasy, starszego magazyniera i t. d. Dotychczasowe uposażenie grupa X-ta szczebel „a" 184 zł. 47 gr. według projektu 5-ty stopień „a" zł. 230.

maszynista II-ej klasy trafia do szczebla 6-tego w towarzystkie adjunkta, zawiadowcy stacji IV-tej klasy, kierownika pociągu I-szej klasy i td. Uposażenie: dotąd IX grupa „a" 212 zł. 85 gr. — według projektu stopień 6-ty „a" zł. 260.

maszynista I-szej klasy trafia do stopnia 7-mego w towarzystwie starszego adjunkta, zawiadowcy stacji III-ej klasy, zawiadowcy magazynu II-ej klasy, instruktora drużyn konduktorskich i t. d. Uposażenie: dotąd VIII „a" 255 zł. 42 gr. według projektu: 7 „a" zł. 300.

Dyspozytorzy parowozowni i maszyniści instruktorzy zaszeregowani dotąd z nielicznymi wyjątkami do grupy VIII-mej na równi z maszynistami I-szej klasy trafiają do stopnia 8-mego a więc wyższego. Różnica między grupą VIII „a" a stopniem 8 „a": dotąd 255 zł. 42 gr. (VIII „a") według projektu (8 „a") zł. 360.

Maszyniści i pomocnicy maszynistów kolejek wąskotorowych zaszeregowani są o jeden stopień niżej.

Dla orjentacji podajemy: wiceprezes Dyrekcji dotąd grupa V „b" uposażenie 595 zł. 98 gr. według projektu 14-ty stopień zł. 1000. Naczelnik Wydziału dotąd V-ta grupa uposażenie 548 zł. 58 gr. obecnie 13-ty stopień zł. 850. Wyjątkowo korzystnie zaszeregowani są urzędnicy M. K. przechodzący na służbę w przedsiębiorstwie, trafiają bowiem przeciętnie o 2 stopnie wyżej niż pracownicy dyrekcyjni (V grupa = 14 stopień; VI = 12; VII — 11 i t. d.). Prezesi Dyrekcji nie są objęci treścią projektu i mają otrzymywać wynagrodzenie na zupełnie odmiennych warunkach.

Zaliczenie do szczebli następuje trybem analogicznym jak po wejściu w życie ustawy z dnia 9 października 1923. O zaliczeniu do szczebla decyduje normalnie zaliczony czas służby przyczem czas służby polskiej na ostatnio zajmowanem stanowisku liczy się w całości, czas służby poprzedniej = 6 miesięcy za pełne trzechlecie z tą jednak różnicą, że do osiągnięcia 1 szczebla potrzeba nie 3 ale 2 zaliczone w ten sposób lata.

Ze względu na to, iż, jak zauważyliśmy na wstępie, projekt ten uzyskaliśmy drogą nieoficjalną i nie możemy nic powiedzieć o jego znaczeniu — wstrzymujemy się od dyskusji nad jego treścią. Na dalszy rozwój wypadków baczyć będziemy pilnie oraz będziemy stale informowali czytelników naszych o stanie sprawy.

———

ŻYCIE ZWIĄZKOWE

ZJAZD OKRĘGOWY W WARSZAWIE

Dnia 27 marca b. r. odbył się w Warszawie Zjazd Okręgowy. Obrady odbywały się w lokalu Związku przy ul. Chmielnej 9.

Udział w obradach brali następujący reprezentanci kół miejscowych: Warszawa - Wschodnia: Komorowski W-wa Wileńska Golecki, Warszawa - Gdańska Raczyński, Warszawa - Praga Ludwisiak, Skierniewice Tyszkiewicz, Piotrków Żychowski, Sosnowiec Stawski, Częstochowa Marszałek, Łazy Brzezicki, Maczki Zientala, Koluszki Pierzgalski, Łódź fabryczna Kosiorek, Łódź Kaliska Michalski, Kutno Modrzejewski, Aleksandrów Piasecki, Sompolno Karbowski, Siedlce Gauze, Ostrołęka Czerwiński. Nie przybył reprezentant Koła Krośniewice.

Ponadto obecni byli na Zjeździe: Członkowie Prezydjum Związku kol. Majlich, Siadak, Sommerfeldt i Borkowski, zarząd Okręgu Warszawskiego i Okręgowa komisja rewizyjna w komplecie oraz zaproszony specjalnie kol. Depta, przewodniczący głównej komisji rewizyjnej.

Porządek obrad obejmował następujące sprawy: 1) Sprawozdanie Zarządu Okręgowego z działalności w ostatnim okresie 2) Sprawozdanie Prezydjum z obecnego stanu spraw związkowych. 3) Wyjaśnienie przewodniczącego głównej komisji rewizyjnej. 4) Wolne wnioski.

Obradom przewodniczył Prezes Okręgu kol. Leszczyński, który skonstatowawszy, iż komplet zebranych jest dostateczny po powzięcia ważnych uchwał zagaił zjazd, poczem zarządził odczytanie protokółu z poprzedniego Zjazdu. Protokół przyjęli zebrani bez dyskusji i poprawek.

Z kolei Zarząd Okręgowy przedstawił Zjazdowi wykaz prac za okres od 1.I do 31. XII 1926 r. oraz bilans funduszów okręgu za tenże czasokres, które przedstawiają się jak następuje:

WYKAZ

korespondencji Zarządu Okręgowego w Warszawie za czas od 1. I. do 31. XII. 1926.

Otrzymano: od

P. Prezesa DKP Warszawa	32
„ Dyrektora Wydz. Mech.	25
„ „ „ Zasobów	3
Zarządu Koła W-wa Główna	40
„ „ „ Wschodnia	19
„ „ „ Gdańska	5
„ „ „ Praga	13
Zarządu Koła Skierniewice	15
„ „ Koluszki	3
„ „ Łódź Fabryczna	4
„ „ „ Kaliska	20
„ „ Piotrków	40
„ „ Częstochowa	19
„ „ Łazy	25
„ „ Sosnowiec	18
„ „ Maczki	4
„ „ Aleksandrów	52
„ „ Siedlce	16
„ „ Ostrołęka	12
Zarządu Głównego	32
Ministerstwa Komunikacji	4
Razem	434

Wysłano: do

P. Prezesa DKP Warszawa	35
„ Dyr. Wydz. Mech.	92
„ „ „ Zasobów	7
Zarządu Koła W-wa Główna	5
„ „ „ Wschodnia	8
„ „ „ Gdańska	8
„ „ „ Praga	6
„ „ Skierniewice	15
„ „ Koluszki	6
„ „ Łódź Fabryczna	6
Zarząd Koła Łódź Kaliska	15
„ „ Piotrków	25
„ „ Częstochowa	19
„ „ Łazy	15
„ „ Aleksandrów	28
„ „ Sosnowiec	15
„ „ Maczki	5
„ „ Siedlce	13
„ „ Ostrołęka	9
Zarządu Głównego	85
Wszystkich kół okręgu (okólniki)	41
Redakcji Maszynisty	10
P. Naczelnika O. M. 7	2
„ „ Parowozowni W-wa Gł.	1
„ „ Wydziału Drogowego	2
Razem	485

Wykaz obron dyscyplinarnych.
za czas od 1. I. do 31. XII 1926 r.

Koło Warszawa Główna	1
„ „ Wschodnia	1
„ Piotrków	8
„ Włocławek	2
„ Częstochowa	1
„ Sosnowiec	1
„ Kutno	1
Razem	15

Bilans Kasy Zarządu Okręgowego w Warszawie

za rok 1926.

PRZYCHÓD

	Zł.	gr.
Saldo na 1/I 1926 r.	34	81
%% od wkładek otrzymane z Centrali	5240	40
Z kół miejscowych za listy starszeństwa	40	—
Za wywieszenie reklamy firmy „Cwilich“	10	—
Z K. M. W-wa Wschodnia zapomoga dla pomocników zdyskwalifikowanych	30	—
Od Zarządu Głównego na odnowienie lokalu	1000	—
Z koła W-wa główna opłata za lokal	119	95
Zwrot ryczałtu od Prezesa Okręgu	270	—
	6745	16

ROZCHÓD

	Zł.	gr.
Ryczałt dla członków Zarządu Okręgowego	2860	—
Djety za wyjazdy	801	—
Wynagrodzenie pomocnika sekretarza	590	—
Reprezentacyjne dla prezesa Okręgu	220	—
Przejazdy tramwajowe	142	50
„ kolejowe	40	34
Wydatki kancelaryjne	70	30
„ pocztowe	65	86
„ na utrzymanie lokalu	374	44
Wydatki na cele kulturalne i oświatowe	6	—
Uregulowanie długu za listy starszeństwa	100	—
Koszty Zjazdów Okręgowych	274	05
Zapomogi	66	—
Fotografje ze Zjazdu	6	—
Odnowienie lokalu	1056	15
Saldo na 31/XII 1926 r.	71	92
	6745	16

Sprawozdanie z działalności Okręgu składali Prez. kol. Leszczyński i wiceprezes kol. Lisiewicz, zaznajamiając zebranych z treścią i stanem ważniejszych spraw prowadzonych przez Zarząd Okręgowy w ostatnim okresie działalności i zatrzymując się dłużej nad sprawami awansów, przywrócenia stanowisk zdegradowanym, nadawania etatów ślusarzom kandydatom, tudzież nad sprawą maszynistów kontraktowych i nad sposobem udzielania urlopów wypoczynkowych.

Kol. Stawski, jako przewodniczący okręgowej komisji rewizyjnej złożył sprawozdanie z wyniku rewizji kasy i ksiąg kasowych. W dyskusji nad sprawozdaniem zabierali głos koledzy Zientala, Gauze, Żychowski, Komorowski, Wojtasiewicz, Stawski, Borkowski, Góralczyk, Modrzejewski, Jaworski, Michalski i inni.

W rezultacie dyskusji zebrani przyjęli sprawozdania Zarządu Okręgowego do wiadomości.

Z kolei zabrał głos Prezes Związku kol. Majlich, który w obszernem przemówieniu zobrazował obecny stan prac Centrali tak w sprawach organizacji związku jak też i w sprawach postulatów. Dłużej zatrzymał się nad komentowaną rożnorodnie współpracą Związku w bloku komunikacyjnym wyjaśniając charakter tego zrzeszenia i oświetlając przebieg starań bloku o poprawę bytu.

Nad przemówieniem kol. Majlicha wywiązała się dłuższa dyskusja, w której zebrani interpelowali Prezesa Związku o wyjaśnienie niektórych bardziej interesujących zagadnień. Kol. Majlich zabrał głos ponownie i odpowiedział szczegółowo na zgłoszone interpelacje.

Kol. Depta zaproszony na Zjazd specjalnie celem wyjaśnienia krążących pogłosek o gospodarce związkowej zaznajomił zebranych z wynikami rewizyj ksiąg kasowych związku, dokonanemi przez Główną komisję Rewizyjną, stwierdzając w konkluzji, iż posądzanie Prezydjum o jakiekolwiek nadużycia jest zupełnie pozbawione podstaw i uzasadnienia. Wobec tych wyjaśnień Zjazd postanowił przejść nad tą kwestją do dalszego punktu porządku obrad.

W wolnych wnioskach zabierali głos koledzy: Zientala, Gauze, Michalski, Borkowski, Komorowski, Piasecki, Marszałek, Ludwisiak, Raczyński i Czerwiński poruszając szereg spraw znaczenia lokalnego. Załatwienie tych spraw poruczono Zarządowi Okręgowemu poczem przewodniczący kol. Leszczyński zamknął obrady Zjazdu.

WARSZAWA GŁÓWNA.

Walne Zebranie Koła. Dnia 28 marca b. r. odbyło się Walne Zebranie K. m. Warszawa Główna. Porządek obrad przewidywał następujące sprawy: 1) Sprawozdanie ze Zjazdu Okręgowego. 2) Sprawa turnusów z pojedyńczą obsadą parowozów. 3) Wolne wnioski.

Sprawozdanie z ostatniego Zjazdu Okręgowego złożył przewodniczący Koła kol. Lisiewicz zawiadamiając zebranych z przebiegiem obrad — oraz z treścią poruszanych na Zjeździe spraw. Między innymi omówił sprawy: listy starszeństwa, kursów przygotowawczych, poprawek przy egzaminach, czasowych ślusarzy-kandydatów, przywrócenia grup zdegradowanym, opłat za zastępstwo, ośmiogodzinnego dnia pracy, umundurowania, zasadniczej poprawy bytu oraz wewnętrznych stosunków związkowych. W tych ostatnich sprawach stwierdził na podstawie wyjaśnień członków Głównej Komisji rewizyjnej, złożonych na Zjeździe Okręgowym, iż krążące wśród członków pogłoski o rzekomych nadużyciach w Centrali są zupełnie bezpodstawne.

W sprawie turnusów z pojedyńczą obsadą parowozów kol. Lisiewicz wyraził przekonanie, iż Dyrekcja zdecydowała się wprowadzić takie turnusy na skutek zabiegów niektórych z pośród starszych kolegów, którzy na własną rękę, poza plecami Związku, udają się do władz z ustawicznemi prośbami o przedłużenie czasu pracy motywując to niskimi zarobkami, długimi wypoczynkami i t. d. Kol. Lisiewicz napiętnował postępujących w ten sposób jako szkodników i ludzi niegodnych miana kolegów, gdyż w pogoni za nadmiernym zarobkiem nie wahają się przeciwdziałać społecznej akcji Związku, walczącego o ośmiogodzinny dzień pracy, a nadto ze względów egoistycznych pozbawiają pracy młodszych kolegów, uniemożliwiają im awanse i przyczyniają się do zwiększenia liczby bezrobotnych.

W dyskusji nad tą sprawą zabierali głos koledzy: Sawicki, Czubala, Leszczyński, Jaworski, Żukowski, Kopf, Nader i Bielecki, wytykając szkodliwą działalność osobników, którzy, zapatrzeni we własny, ciasno zresztą pojęty interes szkodzą nie tylko organizacji ale i samym sobie, gdyż nie co innego jak nadmierna żądza zarobków u niektórych kolegów stała się powodem obniżek godzinowo-kilometrowego w r. 1926.

Kol. Grąbczewski i Obuszyński stwierdzili, iż słuszne zarzuty poprzednich mówców nie mogą odnosić się do wszystkich starszych kolegów lecz tylko do kilku jednostek. Oni sami do szkodników nie należą i interesów organizacji przestrzegają.

W rezultacie dyskusji zebrani upoważnili Zarząd Koła aby tę sprawę poruszył w Dyrekcji a w razie potrzeby przy pomocy Zarządu Głównego w Ministerstwie Komunikacji. Jako wytyczną dla Zarządu Koła uchwalono rezolucję następującej treści:

„My, drużyny parowozowe parowozowni Warszawa Główna, zebrane w dniu 28.III b. r. na walnem Zgromadzeniu członków Koła miejscowego Z. Z. M. protestujemy przeciwko wprowadzaniu turnusów na jedną drużynę upatrując w tem zamach na ośmiogodzinny dzień pracy, zabezpieczony w Państwie Polskiem ustawowo. Wobec tego żądamy od organów Związku użycia wszelkich środków aby niedopuścić do wprowadzenia w życie niezgodnego z prawem zarządzenia. Równocześnie piętnujemy szkodników i warchołów, którzy dla egoistycznych celów podważają podstawy solidarności koleżeńskiej i postępowaniem swojem szkodzą dotkliwie tak interesowi ogólnemu jak też i młodszym kolegom".

WARSZAWA WSCHODNIA I WILEŃSKA.

Walne Zebranie Koła. Dnia 8 kwietnia 1927 r. odbyło się zebranie koła miejscowego Warszawa Wschodnia i Wileńska w lokalu własnym przy ul. Ząbkowskiej 6. Przewodniczył kol. Komorowski, protokuł w zastępstwie chorego kol. Konarzewskiego prowadził kol. Barylczuk. Z ramienia Zarządu Okręgowego uczestniczyli w zebraniu kol. Leszczyński i Lisiewicz. Porządek dzienny obejmował sprawy następujące: 1) Sprawozdanie ze Zjazdu Okręgowego. 2) Obecny stan spraw i postulatów Związkowych. 3) Wolne wnioski.

Sprawozdanie ze Zjazdu Okręgowego w Warszawie złożył przewodniczący Koła kol. Komorowski. Obecny na zebraniu wiceprezes Zarządu Okręgowego kol. Lisiewicz, u zupełnił to sprawozdanie w dłuższym wywodzie, w którym zaznajomił obecnych ze sprawami poruszanemi na tym Zjeździe, tudzież z powziętymi uchwałami. Zebrani przyjęli sprawozdanie do wiadomości.

Dyskusję nad obecnym stanem spraw i postulatów Związku zapoczątkował prezes okręgu kol. Leszczyński. W rezultacie dłuższej dyskusji zebrani uchwalili rezolucję, w której między innymi domagają się natychmiastowego przeprowadzenia awansów.

W wolnych wnioskach poruszano sprawę ślusarzy-kandydatów, którzy mimo złożenia egzaminów dotąd nie posiadają etatów oraz sprawę egzaminów, przy których z powodu nieobecności przedstawiciela Związku administracja niesprawiedliwie klasyfikuje. Po omówieniu kilku spraw natury wewnętrzno-związkowej kol. Komorowski zamknął obrady.

DZIEDZICE.

Walne zebranie Koła. Dnia 15 marca b. r. odbyło się w Dziedzicach walne zebranie miejscowego Koła Z. Z. M. z udziałem członków Zarządu Okręgowego w Krakowie kol. Spyta i Szymonka. Porządek dzienny obejmował następujące sprawy: 1) Sprawozdanie Zarządu Koła z działalności w ubiegłym okresie, 2) Wybór nowego Zarządu. 3) Sprawozdanie z zarządu funduszem zapomogowym i pogrzebowym. 4) Referaty członków Zarządu Okręgowego. 5) Wolne wnioski.

W imieniu ustępującego Zarządu zdał sprawozdanie kol. Kamiński. Kol. Silberman i Korczyński uzupełnili to sprawozdanie obrazując stan spraw administracyjnych i funduszów koła. Sprawozdanie przyjęto do zatwierdzającej wiadomości poczem wybrano Zarząd Koła na następny okres w składzie następującym: Przewodniczący kol. Kamiński Antoni (po raz 6-ty), zast. przew. kol. Dziedzicki Witold (po raz 2-gi). Sekretarz kol. Silbermann Daniel (po raz 2-gi). Zast. sekr. kol. Grygierczyk Karol (po raz 2-gi). Skarbnik kol. Korczyński Jan (po raz 2-gi). Zast. skarbnika kol. Kajzer Jerzy, Komisja rewizyjna kol.: Körbel Jerzy i Bartosik Tomasz. Bibljotekarz kol. Bazger Teofil (po raz 3ci).

Sprawozdanie z zarządu funduszem pośmiertnym i zapomogowym składali kol. Janik i Bazger przedstawiając zebranym roczny bilans funduszu. Komisja rewizyjna skonstatowała celową i wolną od wszelkich zarzutów gospodarkę funduszów wobec czego zebrani jednogłośnie udzielili zarządowi funduszu absolutorjum.

W imieniu Zarządu Okręgowego przemawiali kol.: Spyt i Szymonek, którzy w dłuższych wywodach scharakteryzowali obecną sytuację gospodarczą i polityczną, oraz prace związku nad zrealizowaniem postulatów maszynistów. Mówcy podkreślali z naciskiem, iż tylko usilna praca nad wzmocnieniem organizacji zapewnić może związkowi zwycięstwo w trud-

nej walce o poprawę bytu. Po wyczerpującej dyskusji nad tymi przemówieniami zebrani uchwalili rezolucję następującej treści:

„Członkowie K. m. Dziedzice, zgromadzeni w dniu 15.3.1927 na walnem Zebraniu uchwalają co następuje:

1) Wyrażamy pełne zaufanie Głównemu Zarządowi za dotychczasową skuteczną pracę dla dobra ogółu i prosimy tenże Zarząd o dalsze czuwanie nad zrealizowaniem postulatów maszynistów.

2) Potępiamy z całą stanowczością wszystkich tych kolegów, którzy w sposób warcholski starają się poderwać autorytet tegoż Zarządu i zmierzają do tego aby przez krecią robotę rozbić jedność koleżeńską i spójnię związkową".

Ze specjalnem uznaniem podkreślić należy iż K. m. Dziedzice posiada starannie utrzymaną bibljotekę, która jednak z braku środków na zakup nowych dzieł nie może rozwijać się w sposób należyty. Pod adresem Prezydjum Związku, które przecież posiada u siebie specjalny referat kulturalno-oświatowy kierują K. m. Dziedzice prośbę, aby zajęło się tą placówką kulturalną i dopomogło jej do należytego rozwoju.

ZDOŁBUNÓW.

Zebranie Koła. Dnia 30 marca b. r. odbyło się zebranie K. m. Zdołbunów przy licznym udziale członków. Obradom przewodniczył kol. Miszczewski, protokuł prowadził kol. Wojcieszek. Porządek dzienny obejmował następujące sprawy: 1) Lista starszeństwa drużyn parowozowych. 2) Wybór skarbnika Koła. 3) Wolne wnioski.

W sprawie listy starszeństwa wyłoniły się dwie koncepcje. Jedna z nich, którą przedstawił kol. Cel, żądała aby pomocników maszynistów I klasy uznać w każdym wypadku za starszych od pomocników 2-giej klasy i to bez względu na datę złożenia egzaminu. Drugą koncepcją, którą wyłożył kol. Ziomek, domagała się w przeciwieństwie do pierwszej aby starszeństwo liczyć od daty złożenia egzaminu.

Po dłuższej dyskusji, w której wyjaśnień udzielał naczelnik parowozowni, zebrani przychylili się do zdania kol. Ziomka.

Skarbnikiem Koła wybrano jednogłośnie kol. Leszczyńskiego, który stanowisko to zajmował dotychczas.

W wolnych wnioskach rozważono i załatwiono kilka spraw o charakterze lokalnym.

KORESPONDENCJE.

GNIEZNO.

Niedbalstwo służby stacyjnej. Z Gniezna otrzymaliśmy korespondencję następującej treści:

Dnia 15.II.1927 o godz. 3,45 na st. Gniezno wpuszczono pociąg Nr. 6097 na tor 7, zajęty obładowanemi wagonami. Na tor 7 wjeżdża się z toru skośnego, przecinającego kilka torów. W tym czasie na torze 6 stały wagony, a na torze 8 stał gotowy do odjazdu pociąg towarowy i latarniami parowozu raził wzrok. Maszynista wjeżdżał ostrożnie, miał pociąg na zespolonym hamulcu, więc zdążył pociąg zahamować, wskutek czego zderzenie nie przybrało charakteru katastrofy. Maszynista zasługuje na uznanie, gdyż uratował życie sobie, pomocnikowi i drużynie konduktorskiej.

Personel stacyjny na swoje usprawiedliwienie nie może niczego przytoczyć. St. Gniezno, położona na głównym szlaku Poznań — Toruń jest wyposażona w blokowanie elektryczne. Dworzec oświetlony jest dostatecznie. Trzy stawidła są zbudowane wysoko i rozmieszczone w taki sposób, że z każdego jest widoczny cały dworzec jak na dłoni; oprócz tego po obydwóch końcach torów są umieszczone ubikacje dyżurnych ruchu. Na jednem stawidle oprócz zwrotniczych urzęduje kierownik jazdy, faktyczny gospodarz całego ruchu.

Przy takich urządzeniach i tak licznej obsadzie posterunków, na małym i zwartym dworcu, wypadek wpuszczenia pociągu na tor zajęty może nastąpić tylko wtenczas gdy z 6 posterunków ani jeden nie zdobędzie się na rzucenie okiem przed siebie. Niedbalstwo godne zaiste surowej kary!

Gdy rzucimy okiem wstecz to okaże się, że na st. Gniezno wypadków wpuszczenia pociągów i parowozów na tory zajęte było sporo. Przytoczymy kilka z nich:

1) Wpuszczono masz. Rozpłodowskiego z pociągiem towarowym na tor zajęty przez wagon towarowy. Nastąpiło zderzenie. Uszkodzony został parowóz i wagon.

2) Wpuszczono masz. Micułę z pociągiem osobowym na tor pierwszy, zajęty. Maszynista zastosował nagłe hamowanie dzięki czemu ofiar w ludziach nie było. Natomiast parowóz i wagony zostały mocno potłuczone.

3) Wkrótce na ten sam tor 1, zajęty przez park osobowy wpuszczono masz. Bojakowskiego z poc. osobowym. Zdążył zatrzymać się o parę metrów przed wagonami.

4) Na tym samym torze odczepiono od pociągu towarowego 6 wagonów i zapomniano o nich, wpuszczono masz. Janowskiego z parowozem do poc. osobowego. W rezultacie u parowozu i wagonów utrącone zostały zderzaki.

5) Na torze stacyjnym o 10 metrów od stawidła stał masz. Wójt z parowozem osobowym zgłoszony do pociągu. Jednakże zwrotniczy wpuścił na niego inny parowóz. Obydwa parowozy zostały uszkodzone.

6) Na torze 9-tym około centrali, przed oczami kierownika jazdy stały wagony towarowe a jednak wpuszczono na nie masz. Stachowiaka z pociągiem towarowym. Uszkodzony został parowóz i strzaskane wagony.

7) Na krzyżownicy pod samem stawidłem stał parowóz manewrowy z wagonami. Zwrotniczy nie bacząc na to wydał telefoniczny rozkaz masz. Piaseckiemu aby jechał do pociągu. Oprócz tego ustawił sygnał na „tor wolny". Maszynista dojrzeć wagonów nie mógł gdyż wiatr zachodni odnosił parę z dwóch parowozów na tory. Nastąpiło zderzenie z uszkodzeniem parowozu i wagonu.

8) wypadek obecny.

Czy nie robi to wrażenia, że tyle podobnych wypadków jak na jedną stację to zawiele?

Zastanawiając się nad przyczyną musimy stwierdzić, że najwięcej winy ponosi zarząd stacji. St. Gniezno stanowczo nie ma szczęścia do naczelników. Poprzedni naczelnik stacji nie pilnował służby, gdyż handlował spirytusem, skórą, mąką i innymi artykułami pierwszej potrzeby. Obecny naczelnik jest zapalonym myśliwym, poluje na miejscu, wyjeżdża na kresy, organizuje i ulepsza kółka myśliwskie. Gdy sezon minął urządza polowania na „czarnych" t. j. na pracowników parowozowni, ażeby który, uchowaj Boże, spiesząc do służby nie wkroczył na tory stacyjne. W tym celu odwołuje z posterunków uzbrojonych w karabiny i rewolwery wartowników, których zadaniem jest zapobieganie okradaniu pociągów węglowych. Wartownicy, mając surowy nakaz grożą użyciem broni każdemu, chociaż-by wkroczył na tory służbowo. Pociągi węglowe pozostają bez ochrony i są okradane.

Pan naczelnik, całkowicie pochłonięty tym szlachetnym sportem ogranicza swe funkcje służbowe do tuszowania i łagodzenia usterek stacyjnych, a winę w każdym wypadku stara się zwalić na maszynistów. W tych czynnościach gorliwie pomaga mu zastępca naczelnika stacji. Jest to kolejarz starej daty i — jak twierdzą jego koledzy, — za czasów zaborczych na jednej z pomniejszych stacyj miał sobie powierzoną doniosłą funkcję, utrzymywania peronu w porządku i czystości.

Doszło do tego, że naczelnik O. E. Inowrocław czynił wyrzuty zarządowi parowozowni, że zbyt ściśle przeprowadza dochodzenia, wskutek czego w wielu wypadkach okazuje się, że wina leży po stronie pracowników stacji.

Nic też dziwnego, że wśród czujących mocne poparcie pracowników stacji, niedbalstwo posunęło się do rozmiarów zastraszających, tak, że maszynista idąc do służby żegna się z rodziną jakby wybierał się na wojnę.

Wobec faktów powyższych my, maszyniści, w ręce których społeczeństwo w zaufaniu składa mienie swoje i życie, na tem miejscu podajemy do publicznej wiadomości, że dopóki stosunki na st. Gniezno nie zmienią się na lepsze, bezpieczeństwo podróżnych jest wielce problematyczne.

Wydawca: Zaw. Zw. Maszyn. Kolej. Red. odpow.: Henryk Sommerfeldt.

Zakłady Drukarskie F. Wyszyński i S-ka Warszawa, Warecka 15.